



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El GP MIXTO a instancia del diputado del **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, al amparo de lo dispuesto en los artículos 184.2 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados presenta la siguiente **MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN** al Gobierno **relativa a la anulación de la prórroga de 25 años otorgada a la concesionaria de la AP9, la asunción de la gestión directa de la autopista, la supresión de los peajes y el impulso de la transferencia a Galiza** para su debate en PLENO.

Congreso de los Diputados, a 30 mayo de 2024

Néstor Rego Candamil

Diputado del BNG

Portavoz Adjunto del Grupo Mixto



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La prolongación de la concesión de la AP9 hasta el año 2048 representa un importante problema desde el punto de vista social, económico y político para Galiza. Esta es una autopista que funciona como un eje alrededor del cual se articula un territorio con más del 70% de la población, los 3 aeropuertos, todos los puertos de interés general y también la mayor parte de la actividad económica y empresarial de nuestro País. Por tanto, que un elemento de movilidad tan central sea una vía de pago con los peajes más altos del Estado español es un evidente problema, no solo para los usuarios y usuarias particulares, sino también para las empresas que ven gravados los costes de producción y de distribución a consecuencia del pago de los peajes.

Esto se ve agravado por 3 hechos. En primer lugar, porque en Galiza carecemos de un sistema de transporte público a la altura de las necesidades que estructure la movilidad interna de forma racional, tanto para pasajeros como para mercancías. En segundo lugar, por nuestra peculiar forma de habitar el territorio, con una población dispersa que acentúa la dependencia del vehículo privado y, en tercer lugar, porque tenemos una posición geográficamente periférica en la península y en Europa lo que, combinado con los aspectos anteriores, nos hace prácticamente cautivos del transporte por carretera, especialmente a las empresas gallegas que quieren mover sus productos o sacarlos fuera de nuestro país.

A estas motivaciones debemos añadir aún una cuarta realmente importante. El mantenimiento de los peajes en la AP 9 representa no solo un castigo para todos los gallegos y gallegas sino una clara discriminación con Galiza, puesto que todas las autopistas de la generación de la AP-9 hoy están ya libres de peaje una vez que caducó la concesión o lo estarán próximamente. Solo en septiembre de 2021, más de 600 km, la mayoría en Cataluña.



En el caso del Autopista Atlántico la concesión inicial de 40 años finalizó en el año 2013. Sin embargo, distintos gobiernos de diferente color y de forma absolutamente insensible con las necesidades de Galiza, adoptaron la decisión de prorrogar la concesión de una infraestructura ya suficientemente amortizada y por la que los gallegos y gallegas llevan pagando mucho tiempo. Primero un Gobierno de Felipe González, del Partido Socialista, prorrogó la concesión durante 10 años, entre 2013 y 2023. Más adelante, en el año 2000 un Gobierno de Aznar, del Partido Popular, hizo una nueva prórroga entre el año 2023 y 2048, nada más y nada menos que de 25 años. Es decir, decidió regalar un negocio seguro durante más de 2 décadas a una empresa como AUDASA -que había sido pública y privatizada también por el PP de Aznar en 2003 por 1000 M€-, ahora ya totalmente de capital foráneo al Estado español, en manos de fondos buitres, a costa de que los gallegos y gallegas sigan pagando los peajes y sacrificando su desarrollo social y económico.

El conjunto de la sociedad gallega lleva mucho tiempo reclamando poner fin a la concesión, mucho tiempo reclamando una AP-9 gallega y libre de peajes. Para lograrlo el BNG impulsó iniciativas en este sentido en todas las instituciones. En el Parlamento gallego ya en cuatro ocasiones la propuesta para la transferencia de la AP-9 a Galiza fue acordada por unanimidad de todas las fuerzas políticas y debatida en este Congreso en dos.

La capacidad de negociación del BNG llevó a que el Gobierno estableciera bonificaciones para los usuarios y usuarias habituales que ya están en vigor desde el año 2021 y que llegan al 60% de las tarifas. Es más, conforme a lo establecido en el último acuerdo de investidura, las bonificaciones deben aumentarse aún hasta el 75% y ser aplicadas también en la AP53, por cierto, otra autopista con una concesión de larga duración de 75 años. Un compromiso revalidado por el propio Ministro en su intervención en que anunció que espera sea ejecutado en el presente ejercicio.

Sin embargo, no es suficiente el abaratamiento de los peajes para los usuarios y usuarias habituales de la AP-9, sino que esta autopista debe pasar a ser libre de peaje. Lograr este objetivo en la actualidad está perfectamente justificado si consideramos que, según la Comisión Europea, las prórrogas en



las concesiones fueron adoptadas de forma irregular, por lo que se podría declarar la nulidad de la concesión actual. Así, en el año 2021 la Unión Europea abrió un expediente de infracción al Estado español por considerar que las prórrogas de la AP9 se produjeron de forma ilegal al no cumplir el principio de concurrencia competitiva. Más recientemente, en este mismo año, la UE abre un nuevo expediente de infracción al Estado español por el mismo motivo. Existen, por otra parte, precedentes de casos similares que fueron ya resueltos anulando la concesión.

El Ministerio debe realizar un estudio serio y fiable sobre el verdadero coste de poner fin a la concesión de la Autopista del Atlántico. El Ministro avanzó la cifra de 4000 millones de euros, sin embargo ese cálculo no viene abalado por datos contrastados. Algunas otras estimaciones lo sitúan alrededor de los 2000 millones de euros o entre 2 y 3000 millones de euros. En este caso es preciso recordar que el Gobierno procedió a aprobar una reserva de crédito de 2300 M€ entre ese año y 2048 para costear las bonificaciones que se establecían en la AP9. Esto implica regalar 2300 millones de euros a una empresa privada de capital foráneo en vez de destinar esos mismos recursos para convertir en gratuita la AP9, con el efecto positivo que eso tendría en el desarrollo social y económico de Galiza.

Además, si fueron ejecutados rescates milmillonarios en otras infraestructuras como el caso de las radiales madrileñas, de las que se desconoce a día de hoy con exactitud el coste real, aunque se estima que se situó por encima de los 4000 millones de euros. En el caso de la AP9 en Galiza, resulta evidente que es mucho más favorable para los intereses públicos poner punto final a la concesión de la AP9 que seguir regalando dinero de todos los gallegos y gallegas a una empresa privada que hace un negocio escandaloso con los peajes. Según los datos públicos de la propia Audasa, solo en el año 2023, los beneficios de la empresa en la Autopista del Atlántico fueron de 82,6 M€, un 25% más que en el año anterior.

En definitiva, no hay razones para no transferir la AP9, como no las hay para no finalizar la concesión y que pase a ser una autopista gallega y libre de peajes. El BNG reclama, al igual que lo hace la gran mayoría de la sociedad



gallega, que se ponga fin a la estafa legalizada que implican los peajes de la Autopista del Atlántico, una demanda socialmente justa y que se ajusta a la legalidad vigente.

Por todo lo expuesto anteriormente, el BNG (adscrito al GP Mixto) insta al Gobierno la:

1. Realizar de forma inmediata un estudio en que se exploren las vías jurídicas para la anulación de la prórroga de la concesión de la Autopista del Atlántico y sean evaluados los costes económicos que tendría para el Estado a asunción de la gestión directa de la AP9.
2. Anular la prórroga de 25 años otorgada a la concesionaria de la AP9 iniciada el 18 de agosto de 2023.
3. Asumir la gestión directa de la autopista y la supresión de los peajes
4. Impulsar la transferencia de la AP9 a Galiza.



Á MESA DO CONGRESO DOS DEPUTADOS

O GP MIXTO, a instancia do deputado do **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, ao abeiro do disposto no artigo 184.2 do vixente Regulamento do Congreso dos Deputados, presenta a seguinte **MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN** ao Goberno **relativa á anulación da prórroga de 25 anos outorgada á concesionaria da AP9, a asunción da xestión directa da autopista, a supresión das peaxes e o impulso da transferencia á Galiza** para o seu debate en PLENO.

Congreso dos Deputados, a 30 de maio de 2024

Néstor Rego Candamil

Deputado do BNG

Portavoz Adxunto do Grupo Mixto



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A prolongación da concesión da AP9 até o ano 2048 representa un importante problema do punto de vista social, económico e político para a Galiza. Esta é unha autoestrada que funciona como un eixo ao redor do cal se articula un territorio con máis de 70% da poboación, os 3 aeroportos, todos os portos de interese xeral e tamén a maior parte da actividade económica e empresarial do noso País. Por tanto, que un elemento de mobilidade tan central sexa unha vía de pagamento coas portaxes máis altas do Estado español é un evidente problema, non só para os usuarios e usuarias particulares, senón tamén para as empresas que ven gravados os custos de produción e de distribución como consecuencia do pago das peaxes.

Isto vese agravado por 3 feitos. En primeiro lugar porque na Galiza carecemos dun sistema de transporte público á altura das necesidades que estructure a mobilidade interna de forma racional, tanto para pasaxeiros como para mercadorías. En segundo lugar, pola nosa peculiar forma de habitar o territorio, cunha poboación dispersa que acentúa a dependencia do vehículo privado e, en terceiro lugar, porque temos unha posición xeograficamente periférica na península e en Europa o que, combinado cos aspectos anteriores, fainos practicamente cativos do transporte por estrada, especialmente ás empresas galegas que queren mover os seus produtos ou sacalos fóra do noso país.

Mais a estas motivacións debemos engadir aínda una cuarta realmente importante. O mantemento das peaxes na AP 9 representa non só un castigo para todos os galegos e galegas senón unha clara discriminación coa Galiza, posto que todas as autoestradas da xeración da AP-9 hoxe están xa libres de peaxe unha vez que caducou a concesión ou estarano proximamente. Só en setembro de 2021, máis de 600 km, a maioría en Cataluña.



No caso do Autoestrada Atlántico a concesión inicial de 40 anos finalizou no ano 2013. Porén, distintos gobernos de diferente cor e de forma absolutamente insensíbel coas necesidades da Galiza, adoptaron a decisión de prorrogar a concesión dunha infraestrutura xa suficientemente amortizada e pola que os galegos e galegas levan pagando moito tempo. Primeiro un Goberno de Felipe González, do Partido Socialista, prorrogou a concesión durante 10 anos, entre 2013 e 2023. Máis adiante, no ano 2000 un Goberno de Aznar, do Partido Popular, fixo unha nova prórroga entre o ano 2023 e 2048, nin máis nin menos que de 25 anos. É dicir, decidiu regalar un negocio seguro durante máis de 2 décadas a unha empresa como AUDASA -que fora pública e privatizada tamén polo PP de Aznar en 2003 por 1000 M€-, agora xa totalmente de capital foráneo ao Estado español, en mans de fondos voitre, á conta de que os galegos e galegas sigan a pagar as peaxes e sacrificando o seu desenvolvemento social e económico.

O conxunto da sociedade galega leva moito tempo reclamando pór fin á concesión, moito tempo reclamando unha AP-9 galega e libre de peaxes. Para logralo o BNG impulsou iniciativas neste sentido en todas as institucións. No Parlamento galego xa en catro ocasións a proposta para a transferencia da AP-9 á Galiza foi acordada por unanimidade de todas as forzas políticas e debatida neste Congreso en dúas.

A capacidade de negociación do BNG levou a que o Goberno establecesse bonificacións para os usuarios e usuarias habituais que xa están en vigor desde o ano 2021 e que chegan a 60% das tarifas. Mesmo, conforme ao establecido no último acordo de investidura, as bonificacións deben aumentarse aínda até 75% e ser aplicadas tamén na AP 53, por certo, outra autoestrada cunha concesión de longa duración de 75 anos. Un compromiso revalidado polo propio Ministro na súa intervención en que anunciou que espera sexa executado no presente exercicio.

Mais non é suficiente o abaratamento das peaxes para os usuarios e usuarias habituais da AP-9, senón que esta autoestrada debe pasar a ser libre de peaxe. Lograr este obxectivo na actualidade está perfectamente xustificado se



consideramos que, segundo a Comisión Europea, as prórrogas nas concesións foron adoptadas de forma irregular, polo que se podería declarar a nulidade da concesión actual. Así, no ano 2021 a Unión Europea abriu un expediente de infracción ao Estado español por considerar que as prórrogas da AP-9 se produciron de forma ilegal ao non cumpriren o principio de concorrência competitiva. Máis recentemente, neste mesmo ano, a UE abre un novo expediente de infracción ao Estado español polo mesmo motivo. Existen, por outra parte, precedentes de casos similares que foron xa resoltos anulando a concesión.

O Ministerio debe realizar un estudo serio e fiábel sobre o verdadeiro custo de pór fin á concesión da Autoestrada do Atlántico. O Ministro avanzou a cifra de 4000 millóns de euros, porén ese cálculo non vén abalado por datos contrastados. Algunhas outras estimacións sitúano ao redor dos 2000 millóns de euros ou entre 2 e 3000 millóns de euros. Neste caso é preciso lembrar que o Goberno procedeu a aprobar unha reserva de crédito de 2300 M€ entre ese ano e 2048 para custear as bonificacións que se establecían na AP-9. Isto implica regalar 2300 millóns de euros a unha empresa privada de capital foráneo no canto de destinar eses mesmos recursos para converter en gratuíta a AP-9, co efecto positivo que iso tería no desenvolvemento social e económico da Galiza.

Ademais, si foron executados rescates milmillonarios noutras infraestruturas como o caso das radiais madrileñas das que se descoñece a día de hoxe con exactitude o custo real aínda que se estima que se situou por riba dos 4000 millóns de euros. No caso da AP9 na Galiza, resulta evidente que é moito máis favorábel para os intereses públicos pór punto final á concesión da AP-9 que seguir regalando diñeiro de todos os galegos e galegas a unha empresa privada que fai un negocio escandaloso coas peaxes. Segundo os datos públicos da propia Audasa, só no ano 2023, os lucros da empresa na Autoestrada do Atlántico foron de 82,6 M€, un 25% máis que no ano anterior.

En definitiva, non hai razóns para non transferir a AP-9, como non as hai para non finalizar a concesión e que pase a ser unha autoestrada galega e libre de



portaxes. O BNG reclama, ao igual que o fai a grande maioría da sociedade galega, que se poña fin á estafa legalizada que implican as peaxes da Autoestrada do Atlántico, unha demanda socialmente xusta e que se axusta á legalidade vixente.

Por todo o exposto anteriormente, o BNG (adscrito ao GP Mixto) insta o Goberno a:

1. Realizar de forma inmediata un estudo en que se exploren as vías xurídicas para a anulación da prórroga da concesión da Autoestrada do Atlántico e sexan avaliados os custos económicos que tería para o Estado a asunción da xestión directa da AP9.
2. Anular a prórroga de 25 anos outorgada á concesionaria da AP9 que deu inicio o 18 de agosto de 2023.
3. Asumir a xestión directa da autoestrada e a supresión das peaxes
4. Impulsar a transferencia da AP9 a Galiza.